

淄博公路志

ZI BO GONG LU ZHI

淄博市公路管理局

淄博公路志

ZI BO GONG LU ZHI

淄博市公路管理局

淄博公路志编审领导小组

组 长	李广忠					
副组长	王永新	陈冠清	赵 生	吴小兵	刘元俊	朱崇贺
	张其舜	毕慕德	常承明	孙玉水		
成 员	(按姓氏笔划顺序排列)					
	于宝存	王维岭	王世庆	王承训	王心法	王玉伟
	王 刚	刘方贞	刘廷建	刘振声	刘登军	李绪龙
	李守国	邱明文	陈安国	孟兆序	杨家仁	张培贵
	张世芳	张 涛	张维杰	周传福	周焕文	郭斯福
	郭长明	曹茂坤	臧洪敏	谭玉东	燕树训	魏梯祚
顾 问	黄棣候	周世福	冯扩仁	李永和	路成文	李汝成

编审工作人员

主 审	李广忠
主 编	张 涛
副主编	张英荣
编 辑	宋宝璋 李云侠

说 明

一.《淄博公路志》是一部记载古今道路的专业志书。其断限截止于1985年,因事而异地往上追溯,直至古代。

二.记述的地域,历代所设在淄博地区的陪都,郡、州、县等,均按1985年淄博市实辖地域范围记述。

三.按照以横为主,纵横结合,时类并举的原则,结合公路门类横分竖写,分章、节、目三个档次编排。横分门类以囊括史实,纵向记述以贯通古今。

四.本书分述、记、志、图、表、照、录七体编纂。部分黑白照片和表插于正文之中。

五.历史纪年。中华人民共和国成立前,以朝代年号或民国纪年,在括号内换算公元纪年。1949年10月1日中华人民共和国成立后,只纪公元纪年。文内“建国前、后”系指中华人民共和国成立前、后,解放前、后的记述,均指1948年3月淄博全境解放之日前后。

六.书内所引用的有关文献资料原文或大意,在文中直接指明出处或书名,不另加注释。

七.大事记,采用编年体与纪事本末体相结合的写法。古代一般纪年或时期,不纪月。若有的事项,日不确切者记于当月末,月不确切者则记于季末或年末。

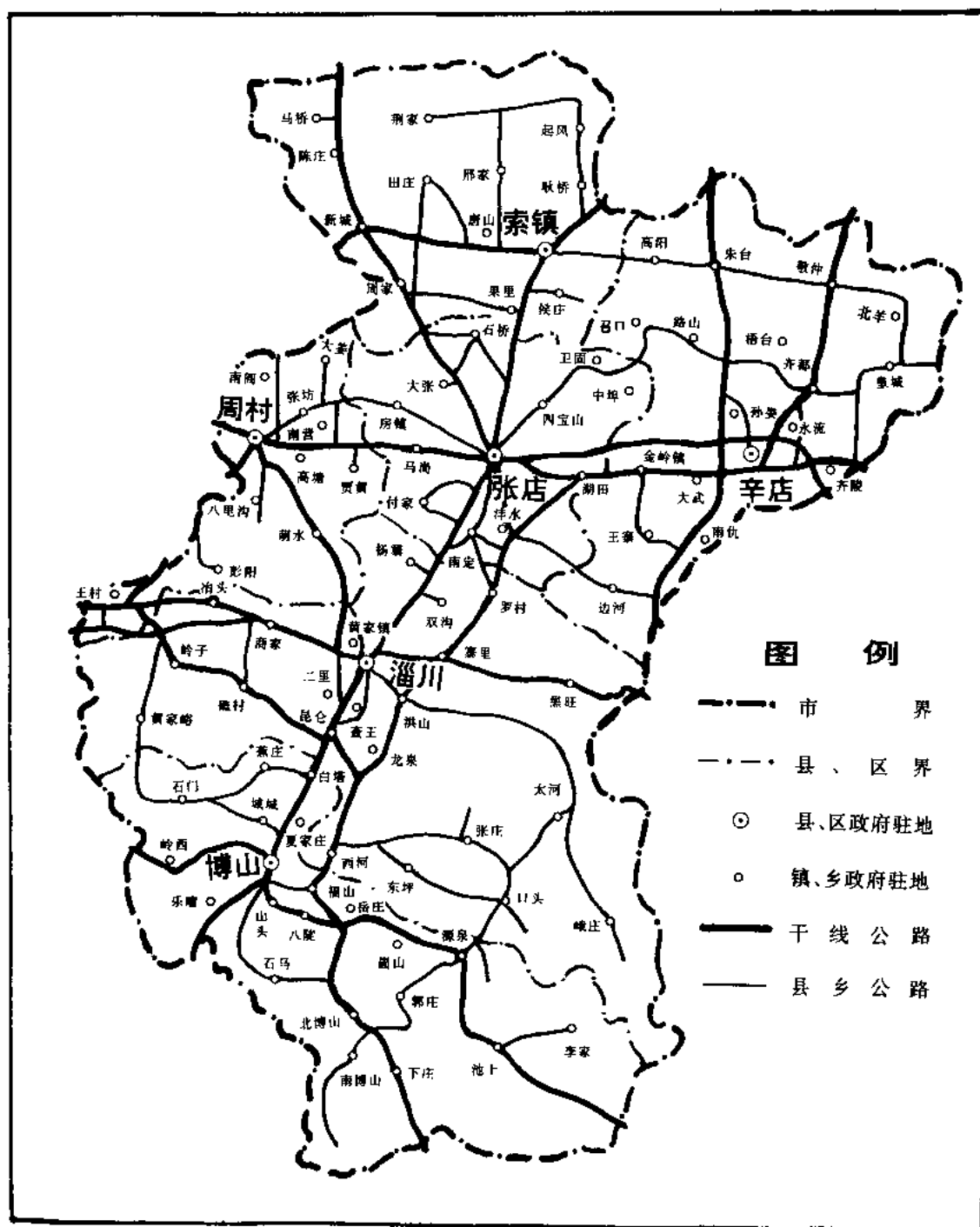
八.附录中录用的修桥、修路记、碑记等文献,有部分原文则无标点,今均注之新标点。

九.统计数字,均以管理单位年终上报的统计数和统计部门公布的数字为准。

十.度量单位的用法,除引用文中按原写法外,其余一律采用公制的中文记,如公里、米、厘米、公斤等。

淄博市公路图

1985年12月底



序

《淄博公路志》是一部贯通古今道路的专业志书。它记载了淄博地区三千多年来道路演变史实,这对于了解和探讨道路发展,进一步搞好公路建设,促进经济繁荣,都是极其有益的。

淄博,位于山东省中部,地处鲁中山地和华北平原的过渡地带,是一个多山多丘陵,有平原也有盆地的地区。整个地形南高北低中间凹,称为淄博盆地。东南西三面环山,小清河横亘于北部边缘,南北落差千余米。“淄博”一名,始见于1927年,作为政区出现在1938年,至1955年正式建市,是山东省一座格局独特组群式的重要工业城市。

淄博地区,历史悠久。据考古发掘,约七千年前,先人就在此繁衍生息。两千八百多年前,齐国建都临淄,自齐献公始,至秦灭齐止,共历630余年,当时临淄已是中国古代的一个重要政治、经济和文化中心,号称“海内名都”。其通路四通八达,城内道路今已探明,纵横交叉的干道有10条,其中小城内3条,路宽6—8米,最宽的17米;大城内7条,路宽10米、15米、20米不等。郊外道路,以临淄为中心向外辐射,东通沿海,西到卫国,南至薛国,北达无棣都有道路。因而,沿着鲁中山地北麓,逐渐形成一条由中原地区与山东半岛进行文化交流和经济联系的东西大道。这条大道,虽历经改线变迁,或为驰道、驿路、官道,至今国道309线等多次易名,它仍横贯于淄博盆地的北部边缘。淄博地区的南北交通线,谓沿淄河河谷道行的长峪道最早。齐湣王出师伐鲁开通青石关后,即形成了鲁中南部山区穿越淄博盆地通向北部平原的南北道,至今国道205线亦从青石关通过。追古观今,淄博可谓鲁中的重要交通枢纽。

随着社会的进步和先进运输工具的出现,淄博地区自民国九年(公元1920年)始修公路(初称汽车路),但受半殖民地半封建社会制度的

束缚,公路发展不快。中华人民共和国成立后,公路建设有了新的进展,一些偏僻闭塞山区,如今“高路入云端”或穿隧而通达,不少河川、沟渠,现已“天堑变通途”。至1985年全市通车里程达到1115公里,比1949年增长12倍之多,并且桥涵配套齐全。国道山海关至广州公路和荣成至兰州公路,在张店相正交,纵横贯通南北东西。市内干线公路和县乡公路,纵横交叉,网络如织。全市5区1县及其96个乡镇,全部能晴雨通车,其中70个乡镇已通沥青路面公路,通公路的村庄1824个,占总村庄数的94.1%。公路建设方兴未艾,正向着宽路基、荷载大,高速度的方向迈进。

淄博历史典籍很多,但没有一本有关淄博通路建设的专著。在公路建设迅猛发展、振兴中华的盛世之年,淄博市公路管理段组织力量,以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导,本着实事求是,略古详今的原则,编写出这部资料准确、内容丰富、体例完善的《淄博公路志》书,为子孙后代留下一份“前有所稽,后有所鉴”的历史遗产,是我们这一代人义不容辞的职青。希望有志之士,借鉴历史经验,把公路事业办的更好。

目 录

第一章 概述.....	1
第二章 大事记.....	8
第三章 公路路概	16
第一节 干线公路	16
第二节 区县公路	31
第三节 乡镇公路	39
第四节 专用公路	68
第四章 公路桥涵	70
第一节 古桥	70
第二节 大桥	80
第三节 中桥	85
第四节 小桥	93
第五节 涵洞	94
第六节 倒虹吸.....	111
第七节 立交桥道.....	111
第八节 漫水工程.....	115
第五章 关埡隧.....	118
第一节 青石关.....	118
第二节 埡口.....	119
第三节 隧道.....	120
第六章 公概管理.....	122
第一节 养护管理.....	122
第二节 养路费征收.....	131
第三节 路政管理.....	136
第四节 公路绿化.....	139
第五节 民工建勤.....	142
第六节 民办公助.....	143
第七节 交通量调查.....	145
第八节 路况普查.....	151

第九节 筑养路机具.....	151
第七章 机构设置.....	154
第一节 专、市公路机构设置	154
第二节 党群组织机构设置.....	155
第三节 市公路段直轄单位.....	156
第四节 区、县公路机构设置	157
第八章 附录.....	160
第一节 重要文献.....	160
第二节 碑记.....	166
第三节 诗歌.....	172
编后记.....	176

第一章 概述

淄博市,位于山东省中部,东与益都县、临朐县连接,南同沂源县、莱芜市毗连,西跟章丘县、邹平县接壤,北和高青县、博兴县及广饶县相邻。淄博,地处华北地台鲁西台背斜鲁中隆断区之北缘,以中生代地层为核心,形成一个向斜构造,称“淄博向斜”。南部为封闭高地,东西两翼迭宕耸立,中部地陷并向北倾伏的箕状盆地。整个地势南高北低,南部山区主峰鲁山海拔高度 1108.3 米,北部马踏湖湖底面高程 7 米,南北相对落差 1100 余米。东南西三面环山,有山峰 30 多座,大小山头 4500 多个。小清河横亘于北部,呈西东流向,其右岸淄博境内河流统属小清水系,主要有淄河、孝妇河、乌河、猪龙河及其支流涝淄河、般阳河、范阳河、淦河、漫泗河等,还有 1500 余条山川沟壑,都发源于南部中低山区,呈南北流向,流经盆地中部,向北注入小清河。全市南北最大纵距 92.3 公里,东西最大横距 71.5 公里,总面积为 3471 平方公里。1985 年淄博市为省辖市,下属张店、淄川、博山、周村、临淄 5 个区和桓台县,总人口 275.2 万余人,其中农业人口 191.5 万余人,占总人口的 69.6%;非农业人口 83.6 万余人,占总人口的 30.4%。

淄博地区,历史悠久,据考古发掘,距今约七千年前,就有人类在此繁衍生息。从而,沿着鲁中山地的北麓,就逐渐形成了一条由中原地区与山东半岛进行文化交流和经济联系的东西大道,虽历经变迁、易名,它仍横贯

淄博盆地的北部边缘,与鲁中南部山区穿越淄博盆地通向北部平原的南北交通线相正交。从临淄起,沿淄河河谷至莱芜的长峪道,就是淄博地区最早的南北通道。

公路,是近代出现在市区以外主要供汽车行驶的宽阔平坦的道路。它随着社会人类的进步,交通运输工具的革新,而不断拓展。初期的公路,多在清代官道和驿路的基础上开拓修整而成。清道光二十年(公元 1840 年)至清末民初(公元 1911 年前后),淄博地区的主要道路有:官道——济南至潍县线;驿路——龙山至张店线、张店经淄川达博山线、博山至泰安线、淄川至益都线、淄川至长山线、淄河店至杨家庄(益都县境)线、淄河店至广饶线、广饶至青城线等路段。民国九年(公元 1920 年)省道筹备处利用美国红十字会和华洋义赈会赠给的赈款,创修汽车路五条,其中有周村至清河镇路,至民国十年(公元 1921 年)建成周清路,是淄博地区修筑汽车路之始。同年,悦升、同兴煤矿公司,为运煤炭,合资修成昆仑至西河汽车路,可谓淄博地区第一条厂矿专用汽车路。民国十九年(公元 1930 年),各县奉命修筑汽车路和对县道展宽。至民国二十三年(公元 1934 年),已修成的汽车路主要有:周村至清河镇路、周村至博山路、博山至东平县路(淄博路段未通车)、张店至博兴路、辛店至广饶路等路段。当时各邻县、重镇之间亦有县乡大道相通,形成了四通八达的交通网络。但由路基低洼崎岖,桥涵不

配套,路面多系土质,致使冬季积雪则路迷,夏季水涨则途穷,行路之难困苦不堪。民国二十六年(公元1937年)年底,日本侵略军利用淄博地区公路,长驱直入,侵占了淄博后,其为了军事侵略、经济掠夺的需要,急于民国二十七年(公元1938年)强迫淄博人民整修了与胶济铁路平行的公路路基,并修建了柳店漫水桥和架设了临时性木桥,以维持通车。同年,伪建设总署济南公路工程局,在日军的监督下,调集沿线民众整修了张店至淄川公路路基,宽18米,其中汽车道9米,两侧小车道各2.5米。民国二十八年(公元1939年)相继修筑了淄川至博山八陡路段。民国三十一年(公元1942年),日伪在博山调集民众修筑遮断线的同时,亦整修了博山至八陡、博山至西河、博山至大峪口、夏家庄至安上、苏家沟至西河的公路,共长75公里,一律4米宽。同年日军为进行鲁南大扫荡,修筑了博山至青石关西坡的路段,与莱芜公路接通。民国三十四年(公元1945年)8月14日,日本宣布无条件投降,10月10日国共双方签定《国共双方代表会议纪要》,即《双十协定》。民国三十五年(1946年)1月10日国共双方签定《停战协定》,淄博地区处于暂时相对和平时期。这时淄博能通汽车的公路仅有张店至济南、张店至博山路段。当年7月国民党发动内战后,公路建设即处于时修时断,若有若无的状态。民国三十七年(公元1948年)3月,淄博地区全部解放后,在中国共产党领导下的军政民众,为支援解放战争,抢修了济南至潍县、辛店至潍县、张店至临沂、博山至沂水、张店至高苑公路在淄博境内的路段,以临时勉强通车。

1949年10月1日,中华人民共和国成立后,公路建设开始进入了有计划的建设时期,并逐步向着正规化的途径迈进。1949年11月至1950年5月间,整修张临公路张店至博山路段,建桥涵39座,并铺筑3米宽的甲种碎石路面,成为淄博地区的第一条晴雨

通车路线。1951年相继整修博山至蛟龙段,1952年又修复了沂博公路蛟龙至松仙岭段和整修了张店至索镇、博山至石马公路,从而,恢复了鲁中南山区穿越淄博盆地通向北部平原的南北交通线。1953年首次在张北公路张店至雅和庄路段上铺筑成天然砾石级配路面。继而整修淄川至周村、周村至邹平、周村至索镇等路段,并修建了神头至焦家峪、磁村至昆仑等山(矿)区公路。至1957年公路通车里程达348.2公里,其中晴雨通车里程103公里。1958年至1960年间,在“大跃进”的形势下,万人上阵,重点对张博公路进行改建,经裁弯取直,路基拓宽为30米,中间并铺筑14米宽的砾石级配路面,一时成为山东省最宽的公路。同期,为“大办钢铁”亦修了些断头路和质量低劣的公路。通车后逐步整修和改善,至1962年公路通车里程达548.7公里,其中晴雨通车里程213.6公里。1963年为适应渤海石油勘探需要,改建了辛东公路辛店至郝家庄段,路中间铺筑3米宽的沥青表处路面,开创了淄博地区铺筑沥青路而之始,亦是山东省第一条沥青路。由于路基路面标准低,渤海石油勘探交通量大,重型车多,未两年,沥青路面严重毁坏,因而,于1965年按四级路标准,重建辛东公路,淄博路段重建后,路基宽达10米,沥青路面宽7.5米,成为双车道。1966年全市公路通车里程738公里,其中晴雨通车里程526.8公里,内有次高级路面16.7公里。“文化大革命”开始后,公路建设秩序一度出现混乱,由于公路系统的广大工人、技术人员和干部,坚信中国共产党的领导,排除干扰,坚守岗位,坚持生产。淄博人民发扬修桥补路的优良传统,坚持出工修路建桥养路,使淄博公路建设在动乱中亦取得前进。1968年注重建设了县乡公路,建成的有张店至皇城、池上至李家、源泉至皮峪、北羊至齐陵、周村至田镇、索镇至临淄、唐山至华沟等公路,共长97.2公里。同时,有计划

的进行沥青路面的铺筑,至1970年沥青渣油路面增至182.8公里。1971年建成博山至岭子公路。1972年对博徐公路博山至青石关段改建。1973年改建湖南公路洪山至龙泉段。1974年为进口30万吨化肥装置的大件运输,按二级公路标准,分段修建王滩公路辛店北外宾楼至郑家沟段。至1976年全市公路通车里程890公里,其中晴雨通车里程836公里,次高级路面增至336.1公里。1978年王滩公路张店至郑家沟段,全面按二级路标准建成,其辛店北外宾楼至郑家沟段,并铺筑沥青混凝土路面。1980年相继完成了张店面粉厂至外宾楼路段的沥青混凝土路面铺筑。同年,对张博公路的桥涵除淄川大桥外,全面开始加宽接长,其两侧慢车道铺筑沥青路面,至1981年全线竣工。成为淄博地区实行快慢车分道行驶的第一条路线。1983年通往东南山区的淄峨公路,长46.3公里,途经山区4个乡镇,84个自然村,全线桥涵隧道工程100多项,其中黑峪隧道长550米,沿线民众历经10多个冬春的辛勤劳动,经分段建设,终于全线开通。1984年新辟济王公路淄博段,按二级路标准建成通车;博临公路博兴界至辛店段铺筑沥青路面竣工通车。1985年始建一级公路——辛孤公路临淄段。至此,全市干线公路(国道、省道)16条段,长517.4公里;县公路16条,长312.9公里;乡公路39条,长249.7公里;厂矿专用公路5条,长35公里。总计通车里程1115公里,其中晴雨通车1101.7公里,高级、次高级路面公路693.8公里。另外全市还有乡村自修自养的道路504条,长1457.2公里。干线公路有王滩(国道——荣城至兰州路线所经路段)、济青、仲临、章索公路横贯东西;张义、张博、博徐(这3条路段是国道——山海关至广州路线所经路段)、庆淄、张田、博沂、辛孤、博临、湖南公路纵穿南北。全市已构成一个以干线公路为骨架,县乡公路纵横交叉,相互衔接,四通八

达的公路网。

桥梁,是接通道路的纽带。古代人们,最初以砾石或石块铺成石蹬,或以树干横搁在河沟上,便行旅之济。据《史记·秦本纪》载,秦昭王五十年(公元前257年),初作河桥。此后,人们随着社会的进展,逐渐修造木桥、石板桥、石拱桥等。清乾隆四十一年《淄川县志·灵虹桥记》载:“灵虹,旧有桥,在汉菑川国封门外般水上,圯久,邈不可稽,惟石上石柱穴十数,盖秦汉面上,桥多以木为之……”。查有关史料记载,宋代以前,淄博地区的桥梁多系传说,实无可稽。惟有建于金泰和四年(公元1204年)的泮水桥,至今残存。可谓淄博地区现存建筑最早的石拱桥。《元典章·工部类》一条札子说:“盖造桥梁造船,仰各路拘该驿路桥梁,自五月一日合拆卸时分,令县尉并设簿尉去处,依得拆卸……候八月一日搭盖”。从而看出,元代桥梁多是临时性木桥,雨季前拆除,雨季后再建。据查明、清和民国初年的有关省、县志及其他文献记载,明确建筑年代的,明代有18座,清代有32座,仅记重修年代或无修建年代的有47座。明代,以驿递徐道,水溜成梁,于民众之济,为德政。清代,建设桥梁,有官修和捐修之别。官修由地方官查报举行奏销;捐修,直省由督抚造册具奏,捐银米在一千两以上者,例须请旨建坊,地方上对好事捐资修桥者,给予“乐善好施”的佳名,载入史册或立碑垂念。民国时期,公路(初称汽车路)兴起后,桥梁以用途分为公路桥和铁路桥。公路桥,承载行人、牲畜和普通载客、货之车辆,其强度以能胜辗路机之重为标准,桥面宽至少应有5米,其结构型式,有木桥、石台木面桥、石板桥、石砖拱桥等。至民国二十一年(公元1932年),淄博地区城乡道路上的桥梁有200余座。民国二十七年(公元1938年),日军侵占淄博后,为修通胶济铁路平行线,首次采用钢筋混凝土材料,建成柳店漫水桥(俗称洋灰桥)。后随着公路的发展,

亦改建和新建些桥涵,多系临时性木面桥或砖石结构的桥涵,因战争频繁而屡建屡毁。至民国三十七年(公元1948年),淄博解放前夕,公路上的桥梁能用者,仅有17座。

中华人民共和国建立后,淄博地区各级人民政府和公路管理部门,为尽快恢复公路交通,即组织沿线民众,在整修公路的同时,对旧桥进行了整修,在张博公路上并改建和新建桥涵39座,在山区道路上亦搭设了10余座木桥,以便车辆行旅通行。随着公路的发展,其桥梁建设,不断除旧布新,适时与公路配套。在建筑数量、质量、规模、技术和用材上,均有新的发展和创新。1954年采用新技术新材料,在桓台县建成官家乌河桥,谓淄博地区第一座单孔跨径22.7米的钢筋混凝土双柱式墩悬臂梁板桥。1957年在张博公路上建成3孔,跨径8米的五里河石拱桥,当时称最大的桥。1960年随着张博公路的拓宽,在淄川孝妇河上相继建成3孔,跨径30米,宽19米的空腹式石拱桥,至今为淄博最大最宽的石拱桥。随着桥涵的不断发展,国家规定:公路通过天然河流、溪沟、山谷和人工河道、沟渠时,修建的各种排水构造物,总长在8米以上或单孔跨径大于5米的,叫做桥梁;总长不超过8米或单孔跨径小于5米的,叫做涵洞。桥梁和涵洞都不允许流水从其上面通过。允许短时间的洪水从上而通过的,不论其长短,均叫做漫水工程。至1965年,全市已有公路桥梁43座,共长1174.4米;涵洞623座,共长8008.8米;漫水工程60处,共长4266.6米。随之,建桥技术不断创新,1966年在周村淦河上,创建成山东省第一座钢筋混凝土灌注桩二铰平板拱桥。1967年在张店班家庄西孝妇河上,创建成钢筋混凝土灌注桩微弯梁微弯板桥。1969年在博山区谢家店以东淄河上,建成淄博最大的石台墩葵花型石拱桥;同年,在桓台县岔河村北小清河上,建成第一

座钢筋混凝土灌注桩双曲拱桥。至1970年全市有各种类型的桥梁66座,共长2677.2米;涵洞955座,共长11818米;漫水工程62处,共长5808米。桥梁建设规模越来越大,1973年,在淄川区涧北村东南涧北沟上,采用横向悬砌新工艺,建成一座单孔跨径50米,高21米的混凝土箱形拱桥,名涧北桥,是淄博地区跨径最大、建设最高的桥。1975年,随着王滩路改线北迁,在临淄区孙家徐姚村东淄河上,新创纵横向悬砌的方法,建成一座13孔,跨径30米,共长441.4米,载重为汽—20、挂—100的钢筋混凝土墩台箱形拱桥,当时是淄博最长的桥。年末全市桥梁达110座,共长3548米;涵洞1240座,共长15393米;漫水工程通过改建还有57处,共长6184米。为提高路线等级和通车能力,注重漫水工程的改建和立交桥的建设。1982年在博沂公路北博山至谢家店间,将两处漫水工程改建为两座同跨径13米的石墩台钢筋混凝土空心板桥。1985年为湖南公路与胶济铁路交叉处互不影响通车,在张店区下湖田庄南,开工修建公铁立交桥。截止1985年底,全市计有公路桥梁230座,共长7307.6米,其中大桥13座,长2188.3米,中桥38座,长2413.3米,小桥179座,长2706米;涵洞1580座,共长21001米;漫水工程通过改建仅有33处,共长5101.9米。公路桥涵齐全里程达1102.7公里,占公路通车里程1115公里的98.9%。近36年来,历经对公路桥涵的整修、改建和新建,公路上的临时性木桥和半永久性石台墩木面桥,砖石拱桥等,已不存在,现全部为永久性桥涵。其载重能力已由计算荷载汽—10、13,逐渐提高为汽—15或20;验算荷载由挂—60、80,提高为拖—100。有力的提高了公路通车能力,便利了公路运输,支援了经济建设。

建国后各时期公路里程、桥涵总数表

时 期		项目	通车里程(公里)		其中:有路面里程(公里)		桥 梁(米/座)		涵 洞 (米/座)	渡水工程 (米/处)
			合计	其中: 晴雨通 车里程	合计	其中: 高级、次 高级路面	合计	其中: 大中桥		
中华人民共和国成立		1949	88.0							
三年恢复期末		1952	184.2							
第一个五年计划期末		1957	348.2	103.0						
第二个五年计划期末		1962	548.7	213.6	226.0		778.5/33		6417.2/354	2289.9/35
三年调整期末		1965	679.6	448.6	520.8	16.3	1174.4/43	653.5/13	8008.8/623	4266.6/60
全面开始建设社会主义期末		1966	738.0	526.8	526.8	16.7	1204.9/44	676.1/13	8506.6/675	4561.5/63
第三个五年计划期末		1970	829.5	659.8	620.0	182.8	2677.2/66	11979.8/26	11817.9/955	5808.4/62
第四个五年计划期末		1975	886.7	807.0	878.5	327.0	3548.7/111	2183.3/27	15397.2/1240	6184.7/57
“文革”期末		1976	890.0	836.0	877.7	336.1	3941.1/112	2579.1/27	14604.9/1157	6128.3/56
党的十一届三中全会		1978	914.6	888.3	911.8	406.5	4092.0/119	2653.0/29	15176.0/1192	5914.0/52
第五个五年计划期末		1980	876.6	861.0	861.0	378.0	5934.6/172	4010.4/42	16545.7/1320	5249.9/44
第六个五年计划时期		1981	952.8	937.2	937.2	443.9	/177	/42	1353	36
第六个五年计划时期		1982	954.1	938.3	948.2	463.0	6174.0/181	4168.0/44	17803.0/1391	5111.0/38
第六个五年计划时期		1983	1096.6	1081.8	1091.7	603.2	7129.5/223	4558.7/50	19073.0/1507	5238.9/38
第六个五年计划时期		1984	1114.8	1103.9	1113.8	649.8	7274.2/229	4558.7/50	20661.4/1577	5101.9/34
第六个五年计划期末		1985	1115.0	1101.7	1114.0	693.8	7307.6/230	4601.6/51	21001.9/1580	5101.9/33

注:1983年前不包括柜台良数字。

1985 年底公路状况表

公 里 项 目	路 线 分 类	总 计	千 线 公 路	县 公 路	乡 公 路	专 用 公 路
一、公路里程总计		1115.0	517.4	312.9	249.7	35.0
其中：晴雨通车里程		1101.7	517.4	312.9	236.4	35.0
桥涵齐全里程		1102.7	517.4	312.9	237.4	35.0
公路绿化里程		846.1	437.0	208.3	185.5	15.3
矮林里程		88.0	76.3	4.0	7.7	
二、公路养护里程		1115.0	517.4	312.9	249.7	35.0
其中：季节性养护里程		28.8			28.8	
三、(一)公路等级合计		1008.8	468.5	303.3	202.0	35.0
一级公路						
二级公路		113.9	110.2			3.7
三级公路		266.0	228.5	15.9	21.6	
四级公路		628.9	129.8	287.4	180.4	31.3
(二)等外级公路合计		106.2	48.9	9.6	47.7	
四、有路面里程总计		1114.0	517.4	312.9	248.7	35.0
其中：高级次高级路面		693.8	451.0	124.4	93.5	24.9
中级路面		84.0	10.3	57.0	16.7	
低级路面		336.2	56.1	131.5	138.5	10.1

数量		地区						
项目		合计	博山区	淄川区	张店区	周村区	临淄区	桓台县
总计	合计	7307.6/230	2296.6/56	1829.3/65	483.6/23	625.7/25	1314.6/24	755.9/37
	干线公路	4603.0/136	1582.0/37	944.4/39	274.1/11	483.3/18	904.5/4	135.4/10
	县公路	1919.3/58	652.2/17	641.3/13	191.0/10	85.0/4	212.5/4	135.4/10
	乡公路	758.6/33	62.4/2	233.6/2	12.5/1	46.7/2	197.6/5	205.8/11
	专用公路	26.7/3	0	10.0/1	6.0/1	10.7/1	0	0
大桥	小计	2188.3/13	801.4/6	223.3/2	0	123.4/1	1040.2/4	0
	干线公路	1473.8/8	735.6/4	74.1/1	0	123.4/1	740.7/2	0
	县公路	595.5/4	265.8/2	149.2/1	0	0	180.5/1	0
	乡公路	119.0/1	0	0	0	0	119.0/1	0
	专用公路	0	0	0	0	0	0	0
中桥	小计	2413.3/38	977.7/16	803.3/10	199.8/3	153.8/3	37.0/1	241.9/5
	干线公路	1512.2/23	715.0/11	389.9/5	138.3/2	62.5/1	37.0/1	169.5/3
	县公路	666.8/10	224.7/4	296.7/3	61.5/1	54.0/1	0	30.0/1
	乡公路	234.3/5	38.0/1	116.6/2	0	37.3/1	0	42.4/11
	专用公路	0	0	0	0	0	0	0
小桥	小计	2706.0/179	517.5/34	802.8/53	283.8/20	348.5/21	237.4/19	514.0/32
	干线公路	1617.0/105	331.4/22	480.4/33	135.8/9	297.4/16	126.8/12	245.2/13
	县公路	657.0/44	161.7/11	195.4/91	129.5/9	31.0/3	32.0/3	105.4/9
	乡公路	405.3/27	24.4/1	117.0/10	12.5/1	9.4/1	78.6/4	163.4/10
	专用公路	26.7/3	0	10.0/1	6.0/1	10.7/7	0	0

〔注释〕桥梁按跨径和长度分为：特大桥、中桥、小桥四种。其总长度在500米以上或单孔跨径大于100米的称特大桥；总长在100米以上或单孔跨径小于100米，大于40米的称大桥；总长在30米以上或单孔跨径小于40米大于20米的称中桥；总长在8米以上或单孔跨径小于20米大于5米的称小桥。

第二章 大事记

西周(公元前 841 年前后)

齐、鲁、卫修筑道路把各自的国都和洛邑联系起来,从而形成了从镐京到陪都洛邑经鲁都直达齐都的大道,即周道。

东周·齐湣王九年(公元前 292 年)

齐湣王出兵伐鲁开通青石关。

秦·始皇二十七年(公元 220 年)

秦修驰道,在山东的东西主要驰道,是在西周——周道的基础上修筑起来的。

晋·升平元年(公元 357 后)

指令各州县兴修道路,路树植柳、槐,二十里设亭,四十里设驿。青州境内亦然。

西晋末年(公元 420 年)

鲁中山地北麓东西大道从长山起移向东南。益都成为东西大道的枢纽,临淄的地位为其所代替。

唐·元和间(公元 806~820 年)

唐宪宗(李纯)继位后,修筑全国驿道,以长安为中心,向全国幅射。据《元和郡县志》载:从洛阳 280 里到郑州,140 里到汴州,240 里到曹州,370 里到淄州,120 里到青州。州下各县均有驿路沟通,全国驿路初具规模。

金太和四年(公元 1204 年)

始建淄川丰水桥。

明·嘉靖元年(公元 1522 年)

明代驿运,承袭元制,据嘉靖本《山东通志》记载:山东共设驿站、递运所 63 处,其中青州府驿站三处,有金岭驿、柳店驿。

明·嘉靖三十四年(公元 1555 年)

益都知县张鹏重修金岭驿。

明·嘉靖四十四年(公元 1565 年)

益都县辖:颜神铺、北洋河铺、石洋铺、夏庄铺、候庄铺、湖田铺。

临淄县辖:徐姚铺、淄河铺、辛店铺、矮槐树铺、石槽铺、马戴铺、古城铺、白兔丘铺。

明·万历二十四年(公元 1596 年)

淄川知县王时和于淄川城西门外孝妇河上首倡建桥,桥成后,是年秋有六举人游于桥上,遂得名“六龙桥”。

清·顺治元年(公元 1648 年)

淄川县城西门外六龙桥被冲毁。

清·康熙十六年(公元 1677 年)

淄川城西门外六龙桥二次重修。康熙十七年,大水冲圯桥西截六孔,尔后以木为桥数十年。

清·咸丰十一年(公元 1861 年)

3 月 22 日,捻军由莱芜顺长峪道经青石关入博山境。

清·同治二年(公元 1863 年)

清兵追捻军六万余人,自莱芜沿长峪道,猝至博山境内。

清·同治十年(公元 1871 年)

临淄知县范子静,倡修临淄柳店村双龙桥。

清·同治十二年(公元 1873 年)

秋,博山大雨,平地水深数尺,博山永济桥石栏被冲毁。

清·光绪二十四年(公元 1898 年)